

## 第4章 今後の取り組み

- ・平成15年度以降は、基本構想に沿った特定事業計画を検討・作成し、事業計画に基づいてバリアフリー事業を実施していきます。
- ・本章では、基本構想の策定を通じた今後の主な検討課題、基本構想の実現化に向けた体制、特定事業計画の作成における検討課題、その他の駅におけるバリアフリー化の取り組みについて整理します。

### 1. 基本構想の策定を通じた今後の主な課題

**駅舎などの垂直移動施設の整備、大通りでのバス停の整備、今後の進め方などが今後の主な課題とされています。**

#### 【エレベーターなどの整備について】

JR宇都宮駅構内（改札口～駅前広場）におけるエレベーターなどの整備について

” 西口広場における ”

東武宇都宮駅東口におけるエスカレーターなどの整備について

#### 【大通りでのバス停の整備について】

乗り換え拠点となる大通りのバス停の整備について

#### 【今後の進め方について】

基本構想策定以降の体制について

- ・これらの事項については、今後とも協議を進めながら実現化方策を検討していくものとし、体制づくりや検討課題などを次頁以降に整理します。

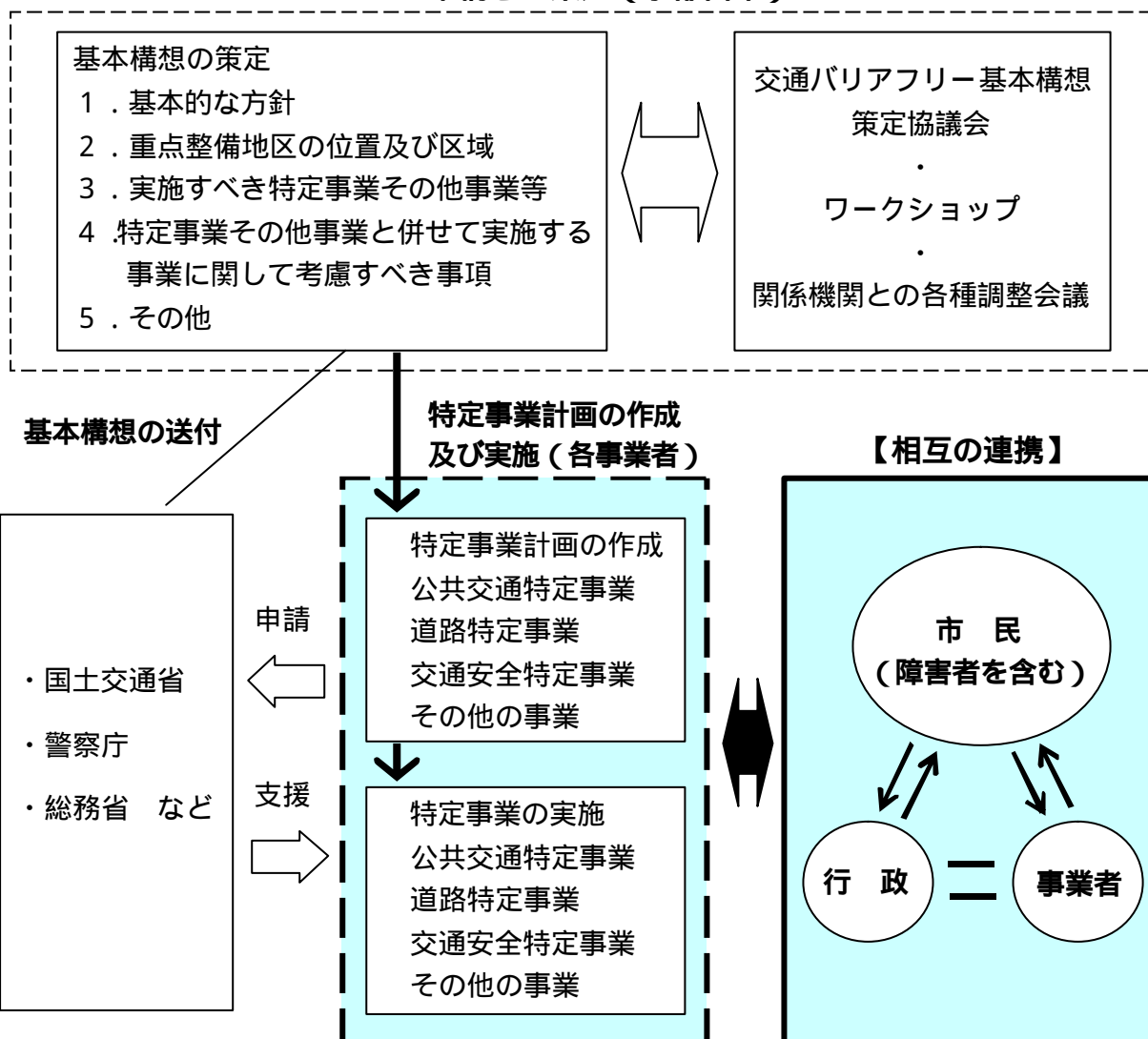
## 2. 基本構想の実現化に向けた体制について

障害者を始めとした市民、行政、事業者相互の連携のあり方について検討していきます。

- 基本構想の策定においては、ワークショップ（現地点検を含む）各種のヒアリング、関係機関との調整を踏まえて、関係者調整会議、庁内策定委員会、策定協議会などを開催し、多面的な検討を進めた結果、障害者、市民、商工会議所、関係機関との連携を深めていくことができました。
- 平成15年度以降は、各事業者は施設整備やソフト整備のあり方などについて障害者を始めとした市民の意見を十分に聞きながら特定事業計画及び実施計画を作成し、整備した後も障害者の意見をフィードバックさせていく必要があります。
- このため、基本構想の実現に向けて、市民（障害者を含む）・行政・事業者相互の連携のあり方について検討していく必要があります。

### 交通バリアフリー基本構想の事業化への取り組み

#### 基本構想の策定（宇都宮市）



### 3．特定事業計画の作成における検討課題について

#### (1) JR宇都宮駅内におけるエレベーターなどの整備について

**改札口から駅前広場を結ぶエレベーターなどについては、既存施設の活用を図りますが、利用者の意見などを把握して、改善方策を検討します。**

- ・ JR宇都宮駅では、各ホームへの垂直移動施設を整備するとともに、改札口から駅前広場までの間は既存のエスカレーターやペDESTリアンデッキ上のエレベーターの活用を図ります。
- ・ 但し、改札口から駅前広場までの間における対応については、高齢者や障害者の意見を把握し、施設整備の必要性や有効性を考慮しながら、改善方策を検討していきます。

#### (2) JR宇都宮駅西口広場において歩車分離を図る施設の整備について

**西口周辺での再開発や新交通システム などの関連について十分な検討・調整を図りながら、ペDESTリアンデッキの延伸やエレベーターの整備などを含めた再整備を検討します。**

- ・ JR宇都宮駅の西口広場においては、ペDESTリアンデッキの階段の下り口が広場内にあり、人と車両が平面交差していることから、歩行者の安全性や移動のしやすさを確保するために、ペDESTリアンデッキの延伸やエレベーターの整備などを含めた再整備を検討していきます。
- ・ また、利用者の利便性・安全性の向上を図るため、バス乗降場とペDESTリアンデッキを結ぶエレベーター設置などの整備も併せて検討していきます。
- ・ これらの検討に際しては、現在、検討している新交通システムや西口周辺での再開発などと十分に調整を図っていきます。

#### (3) 東武宇都宮駅東口におけるエスカレーターなどの整備について

**東口でのエスカレーターなどの整備について検討します。**

- ・ 中心市街地に近い東口ルートは利用者の通行が多いことから、エスカレーターなどの整備について検討していきます。

)「新交通システム」は、用語の説明(P51)を参照。

#### (4) 大通りににおけるバス停の整備について

**長期的な公共交通のあり方、バス停の集約などの検討を踏まえながら、中心市街地における乗り継ぎ拠点としての整備のあり方を検討します。**

- ・ 宇都宮駅周辺地区における移動の考え方で示したように、本基本構想では、大通りのバス交通を『JRから中心市街地への移動を補完する鉄道のサブシステム』、大通りに設置されているバス停を『鉄道駅に準じた旅客施設』として位置づけました。
- ・ 現時点では、大通りには1日1,000本以上のバスが運行し、乗降場1箇所当たりに複数のバス停が設置されている状況にあるので、長期的な公共交通のあり方を視野に入れながら、バス停の集約化について検討していきます。
- ・ また、交通バリアフリー法の道路構造基準や、現在、検討している自転車利用・活用基本計画との整合を図りながら、中心市街地の主要な乗換え拠点にふさわしいバス停整備(ベンチ及び上屋など)を検討していきます。

#### (5) 自転車利用・活用基本計画との整合性について

**自転車の通行量の多い経路においては、自転車利用・活用基本計画との整合を図ります。**

- ・ 本基本構想で、特定経路及び特定経路以外の主要な経路として位置づけた道路のうち、自転車の通行量の多い経路があります。
- ・ これらの経路のバリアフリー化については、自転車利用・活用基本計画との整合を図っていきます。

#### 4 . その他の駅におけるバリアフリー化の取り組みについて

**J R 宇都宮駅東口と J R 雀宮駅では、整備・開発計画の中でバリアフリー化を検討するとともに、その他の駅でも福祉のまちづくりを基本としながらバリアフリー化に取り組んでいきます。**

- ・ 目標年次の 2010 年（平成 22 年）までは、本基本構想で特定旅客施設に位置づけた J R 宇都宮駅（西口）と東武宇都宮駅でのバリアフリー化を積極的に推進していきます。
- ・ J R 宇都宮駅（東口）と J R 雀宮駅については、現在取り組んでいる整備・開発計画などの中で十分に検討し、各施設のバリアフリー化を図っていきます。
- ・ その他の駅については、交通バリアフリー法で対象とする 1 日当り 5,000 人以上の利用者はありませんが、福祉のまちづくりを基本としながら、全市的な取り組みとしてバリアフリー化に取り組んでいきます。